

## 港湾都市ブレーメンによる外港の経営と港の再開発

生井澤 幸子\*

### The Outerport Management and the Redevelopment of the Port by Portcity Bremen

Sachiko NAMAIZAWA

#### 要 旨

港湾都市ブレーメンは21世紀初頭に、本市としては2つ目となる外港の建設と市内にあるブレーメン港の再開発という、いずれも巨額の投資を必要とするプロジェクトに時を同じくして携わるようになった。早くも1827年には、市から60km下流にある河口部に土地を購入して外港を建設・運営していたブレーメンにとっては、国家的プロジェクトである大水深港湾の建設・運営に関わることは、願ってもない都市発展のための切り札であると認識されていた。最初の外港ブレーマーハーフェンは、水路を含む港湾用地も上物の港湾施設もすべてがブレーメンの所有物であるが、コンセッション方式で運営される大水深港湾ヤードヴェーザーポートについては、所有権は発生せず、経営権のみ与えられた外港であった。一方でブレーメンは、衰退の一途を辿ってきたブレーメン港の再開発については、2000年まで静観してきた。外港の獲得に執心したブレーメンは、港ではなくなったところを港町に変えるという再開発に関しては、具体的な方策を打ち出せないままである。

キーワード：外港、再開発、大水深港湾、ブレーメン、ヤードヴェーザーポート

#### はじめに

ブレーメンは、ヴェーザー川の河口から60km遡ったところに位置している港湾都市である。1827年には、ヴェーザー川の河口部の土地を150ha購入して外港ブレーマーハーフェンを建設した。市内にあるブレーメン港と外港であるブレーマーハーフェン港はいずれもブレーメン市の所有であり、お互いに機能分担することで共存してきた。ブレーマーハーフェン港の発展

\*教授 人文地理学

日誌によると、ドイツではハンブルク港に次ぐコンテナ港湾に成長した。一方、ブレーメン港は取扱貨物量の大幅な減少にもかかわらず、港湾の再開発は2000年ようやく緒についたばかりであった。しかも、埠頭の崩壊が再開発を誘引したという前代未聞のケースであった。ブレーメンによる外港の建設については、ブレーメンの都市史<sup>1</sup>ならびにブレーマーハーフェンの都市史<sup>2</sup>に詳しく取り上げられている。港湾都市ブレーメンの繁栄は、外港の獲得によるものであり、また、ブレーマーハーフェン市の誕生は外港の建設に端を発するものと認識されているからである。

1993年にドイツは大水深港湾を建設するというプロジェクトを始動させた。コンテナ船の大型化が進み、ポストマラッカマックスタイプのコンテナ船が入港可能な港が必要になったからである。EUのハブ港湾として機能しうる沿海岸港をドイツにもという目論見があったのではないかとされているが、連邦としては、あくまでハンブルク港ならびにブレーマーハーフェン港を補完することが、大水深港湾ヤーデヴェーザーポートの役割であると公言していた<sup>3</sup>。

連邦は、新しく建設する大水深港湾をコンセッション方式で運営することを決定し、ハンブルク・ブレーメン・ニーダーザクセンの3州に対して意見の徴収を行い、最終的にこの計画から撤退したのがハンブルク州であった。この港は2016年に全面的に供用を開始したが、EUのハブ港湾になりうるだけの施設能力を持ちながらも計画取扱実績が低く設定されており、加えて、現在目標値には遠く及ばないという状況がさまざまな憶測を生んできた。ヤーデヴェーザーポートの建設と運営を巡っては、関係自治体の政治的な思惑が絡んでいたことが、当時の新聞記事や雑誌・文献<sup>4</sup>から読み取れる。

ブレーメンとしては、市内にある港の再開発ユーパーゼーシュタットブレーメンならびにヤーデヴェーザーポートという、巨大な投資を必要とする2大プロジェクトに時期を同じくして関わらざるをえなくなった。そこで、本論文では、ブレーメンによる外港の経営と市内にあるブレーメン港の再開発について取り上げ19世紀における外港の建設・経営と21世紀における外港の経営権の獲得について比較検討し、あわせて港をつくることと港町をつくることの意味について考察する。最後に、港湾都市の概念の精緻化に関わる問題を提起したいと思う。

筆者は、2001年から2016年まで年2回現地調査を実施し、関係官庁ならびに企業において資料の収集を行った。

## 1. ブレーマーハーフェン Bremerhaven 港の建設

重要なことは、ブレーメンが北海に注ぐヴェーザー川 Weser の河口から 60km 遡ったところに位置しているということである。そのため上流から運ばれてくる大量の土砂が川床に堆積し、ブレーメン港としては機能を十分に発揮できなくなるため、定期的にヴェーザー川を浚渫する必要があった。浚渫はブレーメン港より下流のヴェーザー川全域に渡って行う必要があるため、下流に位置している行政主体と交渉して浚渫の許可をもらい水深を維持してきた。ブレーメン港は、ハンザ時代から交易で栄えてきたが、川の港の宿命として船の大型化に対処するために、単に水深を維持するだけでは足りず、さらに深く浚渫する必要が生じてきた<sup>5</sup>。

加えてブレーメンの不安をかきたてたのは、新たなライバルの出現であった。1624年、ブレーメンより下流に位置するブラーケ Brake に、オルデンブルク伯爵アントン・ギェンターは港を造る計画をたてた。この計画自体は頓挫したが、ブラーケにヴェーザー川を航行する船の税関が置かれたことは、ブレーメンにとって大いなる痛手であった。まもなく税関は、ブラーケの南にあるエルスフレート Elsfleth に移された。ところが、ヴェーザー川が土砂で浅くなると、大型化した外洋船については、積荷をブラーケで降ろし、はしけに積み替えて上流に位置するブレーメンまで輸送するというシステムができあがった。その結果、ブラーケは急速に発展したが、ナポレオンの大陸封鎖（1806～1814年）により、繁栄は長くは続かなかった。その後、1817年から1833年まで、ブラーケは蒸気船ヴェーザー号による定期航路の寄港地として再び活路を見出したが、1827年、ブレーメンが外港ブレーマーハーフェンをヴェーザー川の河口部に建設すると急速に衰退していった。

ブレーメンを勝利に導いたのは、ブレーメン市長ヨハン・スミット Johann Smidt の功績によるものであった。彼は、永遠に続く川の港の悲劇と下流域の行政主体との交渉、加えてブレーメン港より下流にあるブラーケ港の存在から解放されるには、ヴェーザー川の河口部に沿海岸港を建設する以外にはないと考えていた。ここは、ハノーファー王国の領地であったので、スミット市長は後の国王エルンスト・アウグスト1世と交渉して、1827年、ヴェーザー川右岸の河口部、エスチュアリーに沿った沿岸部の土地を150ha購入することに成功した。ここは、北海沿岸部に見られるゲースト Geest と呼ばれる台地で、農地としても放牧地としても適さない不毛地であり、そのためにハノーファー王国は手放したのであろうといわれている<sup>6</sup>。

土地を手に入れるとすぐに工事が開始され、オランダの港湾技師ヨハネス・ヤコブス・ファン・ロンツェレン Johannes Jacobus van Ronzelen の主導で、約900人の労働者を投入して全長750m、幅57.5m、水深5.25mの水路 Hafen が掘削された。北海と水路との連結部にはシェ

ロイゼと呼ばれる堰が設けられている。こうして、1830年9月1日に完成したのがアルターハーフェン Alter Hafen である<sup>7)</sup>。

沿海岸港を求めて北海沿岸の土地を獲得したにもかかわらず、なぜ人工的な水路を建設しなければならなかったのであろうか。北海は干満の差が大きく船を安全に停泊させるためには、水位の低下に伴って北海との連結を遮断するためのシュロイゼが設置された内陸水路が不可欠であった。この内陸水路が港 Hafen である。アルターハーフェンは、掘込式の潮汐依存型・閉鎖型の沿海岸港といえる。潮汐非依存型・開放型の沿海岸港と比較すると問題点は少なくないが、それでも、川の港ブレーメン港とは異なり、外港ブレーマーハーフェンを所有したことで、ブレーメンには、浚渫も下流に位置する行政主体との交渉も必要ではなくなった。

ブレーメンは、アルターハーフェンに続いて、ノイヤーハーフェン Neuer Hafen そしてカイザーハーフェン Kaiserhafen I・II・IIIと、エスチュアリー海岸線の内側に沿って北に向かって次々と水路を掘っていく。こうして、干潮時にも船の停泊が可能なだけの水深が確保される地点に達すると、本来的な意味での沿海岸港が誕生する。これがシュトロームカーイエ Stromkaje と呼ばれる世界最長の直線型コンテナ埠頭である。外港ブレーマーハーフェンは、南半分が潮汐依存型・閉鎖型の掘込式港湾であり、北半分が海岸線に沿った典型的な沿海岸港である (図1)。



図1 ブレーマーハーフェン港の構造  
掘込式・潮汐依存型・閉鎖式の水路与潮汐非依存型の  
沿海岸港から構成されている (1:25000の地形図より)

1827年から1939年まで、ブレーマーハーフェン港の港湾用地の所有者はブレーメン市であり、港湾設備の所有者も同市であった。港湾管理・運営・経営もすべてブレーメン市が担っていた。この状況を大きく変えたのは、1939年に行われたドイツ第三帝国による行政改革であった。港湾用地ならびに港湾設備の所有者と港湾の管理・運営・経営の主体との関係が、これ以降、複雑化していくことになる。これについては、次章で詳述する<sup>8</sup>。

## 2. ブレーメン市とブレーマーハーフェン市との連携

1827年から1939年までの土地の所有関係を図2に示した。ハノーファー王国から購入した150haの土地はブレーメン市の所有であり、ここに建設されたブレーマーハーフェン港もブレーメン市の所有であった。

ところが1939年には、ブレーマーハーフェン港は、港の上物のみがブレーメン市の所有とされ、購入した土地の所有権は水路を含めて没収された。新たに登場したのが主権という考え方で、ブレーメン市には、ブレーマーハーフェン港に関わる主権のみが与えられた。これは、港湾の管理・運営・経営に精通している自治体に対しては、これらすべての権利を与え、港湾における経済活動をこれまで通り遂行してもらおうというものである。1827年に購入した150haの土地は、港湾用地を除いて全域がヴェーザーミュンデ市と改称された。この時に先の150haに加えて、周辺の自治体を吸収合併したため、ヴェーザーミュンデ市の面積はブレーマーハーフェン市の時代よりも拡大した(図3)。

ところが、ブレーマーハーフェン港の港湾用地が、第2次大戦後の1946年に、ブレーメン市に返還されると奇妙な現象が生じた。この時、ヴェーザーミュンデ市は再びブレーマーハーフェン市と改称されたので、ブレーマーハーフェン港は、水域を含む港湾用地と上物すべてが

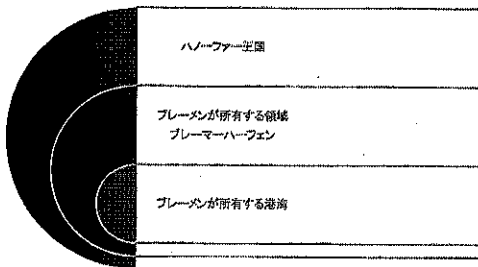


図2 1827年 ブレーメンによる外港の建設  
筆者作成

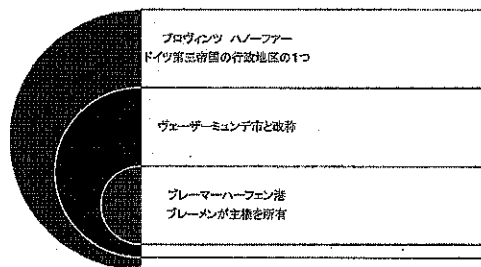


図3 1939年 ドイツ第三帝国による行政改革  
筆者作成

ブレーメン市の所有となり、ブレーマーハーフェン市のなかにブレーメン市の飛地があるという構造ができあがった。そして、ブレーメン市はブレーマーハーフェン市とともに、ブレーメン州を構成することになった。つまり、ブレーメンは都市でありながら、連邦州を構成する都市州の1つとなった。2つの都市は約60km離れているが、それは、ブレーメンが外港を建設したことに端を発している。

ブレーマーハーフェン市の市域にブレーメン市に属する港が存在することで争いが生じたことはないが、2都市の境界線が錯綜していることは、以前から問題視されていた。そこで、1977年に両者の話し合いがまとまり、領地の交換が実現した。シンプルな境界線に改めたことに加え、ブレーメン市は港の北側に広がる250haの土地をブレーマーハーフェン市から贈られた。これに対してブレーメン市からは、アルターハーフェンならびにその周辺の土地の主権のみがブレーマーハーフェン市に与えられた(図4)。これは、誰がみても不平等な交換であり、新聞は、こんな不平等な条件を承諾したブレーマーハーフェン市は愚かであるとまで論評した。

しかし、ブレーマーハーフェン市の方は全く意に介してはいなかった。しかも、この段階ではアルターハーフェンの所有権は、ブレーマーハーフェン市に移転しておらず、単に主権のみの譲渡であった。それにもかかわらず交渉が成立した背景には、ブレーマーハーフェン市が、1970年代から世界的に流行していたウォーターフロントの再開発を視野に入れていたことが

図4 ブレーメン市とブレーマーハーフェン市との間で実施された領地の交換  
出典：Bremerhaven in zwei Jahrhunderten

あげられる。実は、アルターハーフェンならびにその周辺の土地は都心に隣接しており、港としての機能を失ったとしても、都市的土地利用に転換するには最適な条件を備えていた。ブレーマーハーフェン市は、アルターハーフェンを港として利用するのではなく、レストラン船やUボートを係留して観光用の施設に転換し、また背後地については企業を誘致するための業務用地として再開発することを計画していた<sup>9</sup>。

ブレーマーハーフェン市にとっては、多機能都市へと転換することが最重要課題であったことは確かである。とはいえコンテナ港湾の建設・経営についての経験がない都市が、たとえエスチュアリーの一部が最新鋭のコンテナ港湾の建設用地として有望であったとしても、莫大な投資を必要とする事業に進出するのは無謀である。それよりも港湾経営に精通したブレーメン市が、ブレーマーハーフェン港の拡大という形で港湾開発を成功させてくれるなら、ブレーマーハーフェン市にも自ずと経済的な波及効果が期待できるとして、領地の交換に応じたのである。

一方のブレーメン市は多機能都市であるが、なかでも港湾機能が卓越しており、これが都市の発展をけん引してきたのだという自負がある。所有権が戻った沿岸港ブレーマーハーフェンの拡張を、領地の交換によって実現させることが今後のブレーメン市の発展に繋がると確信していた。

ところで、1827年に外港を獲得し、1977年にはコンテナターミナルの拡大に成功したブレーメン市は、市内に立地する河口内港ブレーメン港については、どのように位置づけ、評価していたのであろうか。

### 3. 埠頭の崩壊に端を発したブレーメン港の再開発

ブレーメン港は、中世から近世にかけては、旧市街を東西に流れるヴェーザー川の南岸と北岸に立地していた。しかし、近代になると船の大型化と動力船化に対応するため、ヴェーザー川のより下流地域を指向するようになり、港湾機能の中心は旧市街の西側に隣接するヴェーザー川南岸へと移っていく。ここでは、ヴェーザー川に接続する形で人工的な水路Hafenが次々に掘削されていった。近代港湾として最古の水路は、1887年から建設が着手されたオイローバハーフェンEuropahafenである。こうした水路の背後地には工業地帯が形成された<sup>10</sup>。

外港ブレーマーハーフェン港を所有して以降も、ブレーメン港は木材・穀物・コーヒー豆・綿花・果物・野菜を輸入し、保管や加工を行う港として機能してきた。しかし、1970年代からコンテナ化が急速に進展すると、ブレーメン港の取扱貨物量は激減した。それにもかかわら

ず、ブレーメン市は港湾施設の遊休化を静観していた。世界的にみても、コンテナ化の進展が契機となって、ウォーターフロントの再開発に着手したという事例は少なくないが、ブレーメン港の場合はそれには該当しない。一方、ブレーマーハーフェン港は、ハンブルク港に次ぐコンテナ貨物取扱港湾としての地位を獲得していった。

ところが、1990年に先のオイローパハーフェンの北側にあるユーバーゼーハーフェン Übereesehafen において、埠頭の部分が急激に崩壊したために閉鎖せざるをえなくなった。その後の市議会における議論は10年も続き、2000年になって水路を埋め戻すことが決定され、すぐに実行に移された。そのため、「長患いのあとあっけなく」と評された<sup>11</sup>。初めは、かつての外貿埠頭を内貿埠頭に転換すれば、まだ利用価値はあるだろうということで合意した。しかし、調査の結果、修復に費用がかかり過ぎることがわかり断念した。さらに、1996～1997年には取扱貨物量がゼロになるという調査結果が公表されるにおよんで、市議会としては完全に水路を埋めることを決定した。ところが、この決定に対する市民からの反発は激しかった。というのも、オイローパハーフェンとユーバーゼーハーフェンの2つの水路は、ブレーメン港のなかで自由港地区を形成しており、貿易港ブレーメンの核心部ともいえる歴史的背景を有していたからである<sup>12</sup>。

埋め戻した翌年の2001年には、自由港のステータスを返上したので、1887年以来タブーゾーン Tabuzone であった自由港地区が市民に開放された。つまり21世紀になって、ようやくウォーターフロントの再開発に取り組まざるをえない状況が生じたわけである。同年に早速、ヴェーザー川の南側にあるノイシュタット Neustadt から市場が移転してきた。また、ここには1994年に歴史的産業遺産に指定された港湾倉庫、シュパイヒャー XI があり、2001～2003年にかけて改修工事が行われた<sup>13</sup>。しかし、それを除けば再開発は全く進展しないまま、マスタープランが完成したのは2003年のことであった。

図5は、ブレーメン港再開発の対象地区と概要を示したものである。当初、再開発の対象は図のAからDの面積にして180haの地区で、かつては約300の企業が立地し、約6,000人が働いていた。マスタープランでは、これに隣接するヴェーザー川沿いの南東部の地区120haが加えられている。300haの土地にオフィスビルとマンションが整然と並ぶ景観を、先に紹介したシュパイヒャー XI 内に開設された博物館の展示模型で概観することができる。計画完成年度は2025年で、総工費は3億5,000万ユーロである。進出企業数は850、14,500人の雇用を見込んでいる。崩壊したユーバーゼーハーフェンを埋め戻したことに端を発する再開発であることから、ユーバーゼーシュタットブレーメン Übereeseestadt Bremen と名付けられた。これは再開発の名称であり、同時にこの地区を指す名称でもある<sup>14</sup>。



港湾都市ブレーメンによる外港の経営と港の再開発

再開発の対象地区

- A Europahafen
- B Überseehafen を埋め戻してできた土地
- C Holz-und Fabrikenhafen
- D Getreidehafen

かつては A～D の地区 (180ha) は  
300 企業 6000 人を雇用  
(ブレーメン市全体の 2% に当たる)  
綿花・穀物・コーヒー・果物などを取り扱っ  
ていた

さらに、ヴェーザー川沿いの 120ha を加えて

ブレーメンの都心の西側に隣接する新しい都市

↓  
Überseehafen → Überseestadt Bremen

図5 ブレーメン港再開発対象地区

地図に加筆して作成

マスタープランが公表されて以降も、2006年8月に現地を訪れた際には、かつてのユーバーゼーハーフェンを埋め戻した跡地は放置されたままで、雑草が生い茂る未利用地であった。かつてそこが埠頭であったことを示すパイがそのまま残されており、水路の位置を特定することができた。

実は、ユーバーゼーシュタットブレーメンの実施にあたっては、ブレーメン市だけで独自に決められない領域が存在する。それを示すのが、以下のような条約と制度である。1930年に当時のプロイセン州（戦後ニーダーザクセン州となる）とブレーメン市は条約を締結したが、それが現在でも効力を有している<sup>15</sup>。

ヴェーザー川の下流域に当たる経済地域は、統一のある開発計画のもとで、お互いが十分に理解し合ったうえで協力し、国際交通や貿易に関しては、ドイツの利益を最優先し、無駄な競争を回避しなければならない。

加えて、ブレーメン州は1948年から、ニーダーザクセン州に対して説得を続け、1963年にようやくニーダーザクセン・ブレーメン共同州計画を制度化することに成功した。ブレーメン州には、ニーダーザクセン州に浮かぶ島のようなものであるとの認識が強く、なかでも道路網

に関しては、1930年以來プロイセン州（戦後はニーダーザクセン州）との話し合いのもとに計画・敷設されてきたという歴史的背景がある。

2005年4月には、両者による空間秩序に関する会議が開催され、ブレーメン・オルデンブルクメトロポールを念頭に置いた開発計画であることが望ましいとされた。これを受けて、ブレーメン市政府は、ユーバーゼーシュタットブレーメンが、北西ドイツ全域の中心地としての機能を有することが重要であるとした。2006年に再開発対象地区が路面電車によって、ブレーメン中央駅ならびにブレーメン空港と結ばれた。2010年にはブレーメンを取り巻くアウトバーンリンクが完成した。しかし、道路網の整備を除けば、上記のような再開発の理念を具体化するための施策に乏しいとの批判は免れえない。

とはいえ、マスタープランが公表されてから、水辺に対する意識が変化したことは特記すべきことである。ユーバーゼーハーフェンの南側にほぼ平行して掘削されたオイローパハーフェンも、埋め戻されるのは時間の問題であり、水路を生かすという発想はなかったが、途中で計画変更となり、水辺の景観を生かした再開発の手法を取り入れることになった。これは、ハンブルク港の再開発対象地区 HafenCity で実践されている、水路は埋め戻さず、かつての港の景観を生かした新たな港町を創設するという考え方も通ずるものがある<sup>16</sup>。

2016年3月に現地を訪れた際には、急激に工事が進展したことで、ハンブルク港の HafenCity を矮小化したような景観が展開していた（図6）。オイローパハーフェンにはレジャーボートが列状に保留され、プロムナードも整備されて各種のイベントも開催されるよう



図6 ブレーメン港の再開発ユーバーゼーシュタットブレーメンの景観  
2016年3月 筆者撮影

になっていた。しかし、HafenCityのような集客力のある都市型レジャースポットになるのか否かについては、現時点では予測不可能というのが筆者の見解である。

#### 4. 2つめの外港を獲得したブレーメン

1990年にユーバーゼーハーフェンが埠頭の崩壊によって閉鎖になったブレーメンでは、市議会が修復の方針を模索していた。結論が出たのは10年後の2000年で、埋め戻した水路を含めた再開発のマスタープランが公表されたのは2003年のことであった。一方、ドイツ連邦共和国は、1993年に大水深港湾建設のためのプロジェクトを始動させ、建設地の選定のための調査を1998年・2000年の2度に渡って実施した。EUにおけるコンテナハブ港湾となるには、水深18m以上を常時確保できるだけの沿岸港が必要であった。ドイツには大水深港湾は存在せず、国内最大の貿易港ハンブルクは河口内港であり、水深は最大でも16mに過ぎず、ポストマラッカマックスタイプのコンテナ船が入港するのは不可能であった。

##### (1) 大水深港湾ヤーデヴェーザーポートの建設をめぐる3つの連邦州の対応

2001年に連邦政府は建設地としてヴィルヘルムスハーフェン Wilhelmshaven 市地先を選定し、ハンブルク市長オルトヴィン・ルンデ Ortwin Runde、ブレーメン市長ヘニング・シェル Henning Scherf、ニーダーザクセン州首相ジグマール・ガブリエル Sigmar Gabriel の3人を招集して、候補地に関する意見の調整を行った<sup>17</sup>。最終的には3人とも賛同の意を表明したが、なかでもブレーメン州とニーダーザクセン州はこのプロジェクトに積極的であった。

ところで、何故この3人が呼ばれることになったのであろうか。その理由を考察するにあたっては、まずこのプロジェクトの背景にある3つの連邦州の思惑について明らかにしておく必要があるだろう。沿岸港・大水深港湾・潮汐非依存型港湾・埋立て式港湾の条件をすべて満たす新しい港湾の建設は、現在コンテナ貨物取扱量ドイツ第1位のハンブルク港ならびに第2位のブレーマーハーフェン港の盛衰に関わる可能性を秘めたプロジェクトだからである。連邦政府は、この2港は大水深港湾ではないことから、これを補完する機能をもった新たな港湾が必要であり、ハンブルク港・ブレーメン港・新たに加わるヤーデヴェーザーポート Jade-Weser-Port の3港は競合ではなく、お互いに補完しあって共存することが望ましいと公言した。しかし、公表されたヤーデヴェーザーポートの港湾としての能力は、両港を補完するに必要な能力をはるかに超えたものであり、単独でハブ港湾として存立可能なものであった。

ハンブルク市長は、多額の投資を必要とするヤーデヴェーザーポートを建設するよりも、ハ

ンブルク港を18mに浚渫して、同時に港湾機能の効率化を図る方が有効であると述べたが、エルベ川を現在よりも2m深くすることは、連邦政府のみならず、エルベ川流域の自治体からの激しい反対に合い断念せざるをえなかった。

ブレーメン市長は、ブレーマーハーフェン港は、港湾用地を拡張できず、水域も国立公園に近接しており、これ以上の発展は望めないのが、新しい大水深港湾の建設にはむしろ賛成であり、そのためにブレーマーハーフェン港が衰退するという事態を招いたとしても、ブレーメン州としては問題にはしないと述べた。しかし、続いて次のような要求も突き付けてきた。それは、ブレーメンの市営企業である港湾総合物流業BLGにヤードヴェーザーポートの経営を任せて欲しいというもので、そのためには、資金の提供も惜しまないということであった。

ヤードヴェーザーポートは、ニーダーザクセン州のクライスシュタットであるヴィルヘルムスハーフェン市に属することになるので、連邦は同州の意見も求めたが、北海に面しているにもかかわらず、同州には世界的規模のコンテナ港湾が存在しないことから反対する理由など全くなかった。

連邦としては、巨額の資金を必要とするプロジェクトであり、ハンブルク港とブレーマーハーフェン港への影響は避けられないことから、ハンブルクとブレーメンの2つの都市州がこのプロジェクトに参加し、ヤードヴェーザーポートの共同経営にあたってくれることを当初から想定していた。そして、経営権を与える代わりに、資金を提供してくれるよう要請するつもりであった。ブレーメンは自ら名乗り出たが、ハンブルクを説得することはできなかった。

## (2) ヤードヴェーザーポートの建設と経営

2003年に話し合いがまとまり、インフラ整備のためのヤードヴェーザーポート開発会社がニーダーザクセン州50.1%、ブレーメン州49.9%の資本金比率で設立された。2006年には、40年のコンセッション契約で、BLGグループの子会社であるオイロゲートEurogateが経営権を落札し、ここにオイロゲート・コンテナターミナル・ヴィルヘルムスハーフェン株式会社が誕生した。しかし、同社はすぐに株式の30%をマースクコンツェルンの子会社であり、グローバルコンテナターミナルオペレーターであるAPMターミナルズ・インターナショナルAPM Terminals Internationalに売却している<sup>18</sup>。また、同じくマースクコンツェルンの子会社であるマースクラインは、コンテナ船保有隻数では世界第1位であることから、オイロゲートが単独でヤードヴェーザーポートを運営することを避け、マースクコンツェルンとの共同経営によって、資金面での負担を軽減し、同時に港湾の利用促進を図ろうとしたと考えられる。

実際に工事が開始されたのは2年後の2008年3月で、2012年1月には、4,600万m<sup>3</sup>の浚渫

砂で360haの埋立てが完了した。同年9月には、コンテナターミナルの一部が供用を開始した。埋立てと岸壁の整備は完了しているので、残るはガントリークレーン関係の工事とコンテナヤードの舗装工事のみという進捗状況であった。ちなみに全面供用開始は2016年である。

岸壁延長1,725m、水深18m、計画取扱貨物量270万TEU(20フィートコンテナ換算)のヤーデヴェーザーポートの総事業費は約10億ユーロで、その内訳は6億5,000万ユーロがインフラ整備に、3億5,000万ユーロが上物施設の建設費に充てられた。

欧州第1位のコンテナ港湾はロッテルダム港で1,229万7,570TEU、第2位はハンブルク港の972万8,666TEU、ブレーマーハーフェン港は第4位で579万5,624TEU、ヤーデヴェーザーポートは6万7,076TEUで目標にはほど遠い状況である<sup>19</sup>。

## おわりに

ブレーメン市の港湾開発と港湾経営ならびに港湾の再開発について、時系列的に記述していく過程で、そこから導き出されたブレーメン市に特徴的な事象を明らかにしつつ、その要因について調査・分析してきた。筆者はすでに同じような観点からハンブルク市についても研究成果をまとめている。

ブレーメン市は、市内にある港を1827年という早い段階で見切り、外港ブレーマーハーフェンを建設して、ドイツ第2のコンテナ港湾として、またドイツ第1の自動車の輸出入港として発展させてきた。市内の港には発展性がないと判断した根拠としては、①ヴェーザー川の水深が船の大型化に対応できないこと②河川の浚渫に伴う下流域の行政主体との軋轢が避けがたいこと③ブレーメン港より下流に立地するブラーケ港との競合の可能性があることなどが考えられる。

しかし、発展性がないとはいえ、ブレーメン港には重要な機能があった。それは背後地に立地する、ブレーメンを代表する数々の食品工場に原材料を供給することであった。ブレーメン港とブレーマーハーフェン港は機能分担することで共存してきたといえる。しかし、ブレーメン港の取扱貨物量が減少の一途をたどるようになって、ブレーメン市としては、それを静観していただけであった。

ところが、1990年にユーパーゼーハーフェンの埠頭部分が崩壊したことで、図らずも再開発に着手することを余儀なくされた。埠頭の行く末について、ブレーメン市議会が10年に及ぶ議論を展開していた最中に、ドイツは大水深港湾の建設という国家的プロジェクトを推進し、候補地の選定を行っていた。2001年には選定の結果が公表され連邦は、ハンブルク・ブ

ブレーメン・ニーダーザクセンの3つの連邦州に対して、ヴィルヘルムスハーフェン市の地先に、埋立て式・潮汐非依存型の大水深港湾ヤーデヴェーザーポートを建設することを前提として意見の徴収を行った。この時、最も積極的に参加を表明し、資金を提供するので市営企業のBLGに経営権を与えて欲しいと迫ったのがブレーメンであった。2000年にブレーメン市が、ユーバーゼーハーフェンを埋め戻し、翌年に自由港地区としてのステータスを返上し、再開発への第一歩を踏み出した矢先のことであった。

ブレーメン州としては、同時に2つの大きなプロジェクトを抱えたことで莫大な資金の必要性に迫られた。ヤーデヴェーザーポートの総事業費は10億ユーロであるが、ブレーメン州としては、インフラ整備にはニーダーザクセン州との折半により3億2,500万ユーロを、上物施設の建設費については、APMターミナルズ・インターナショナルの負担分30%を除いた額の2億4,500万ユーロを、合計では5億7,000万ユーロを計上しており、この事業に賭けるブレーメン州の意気込みには並々ならぬものがあることがわかる。一方、ユーバーゼーシュタットブレーメンについては、総事業費として3億5,000万ユーロが計上されている。

次に、プロジェクトの計画開始から工事終了までの期間を比較してみると、ヤーデヴェーザーポートは、1993年に計画が始動し、工事開始が2008年、一部供用開始が2012年、完成年は2016年であった。一方のユーバーゼーシュタットブレーメンについては、2000年に水路を埋め戻した時点でようやく再開発を決意しており、計画完成年度は2025年を予定している。

以下に、ブレーメンによる外港の経営と港の再開発について調査・分析した結果、明らかになった点についてまとめてみたい。

単なる港づくりと比較して、港であった場所を港町に変えていくという再開発事業は、ブレーメンに限らず、時間のかかるものであり、同時に困難を伴うものであることがわかる。殊にブレーメン州の場合は、ニーダーザクセン州との共同州計画のもと、ブレーメン・オルデンブルクメトロポールの発展を第1に考えたユーバーゼーシュタットブレーメンでなければならぬにもかかわらず、地域の発展に貢献するうえで必要なものが、道路計画を除いては、明らかにされないままプロジェクトが進行し、マンションとオフィスビルが次々と建てられていく。

次に、ドイツ初の大水深港湾であり、EUのハブ港湾となりうるだけの施設能力を有したヤーデヴェーザーポートであるが、現段階では単なる物流拠点としての機能だけが先行した形となっている。つまり、都市と港ひいては後背地と港という発想を欠いている。ハンブルク州が、ヤーデヴェーザーポートに出資して共同経営に参加するという案を拒否した理由は、まさにここにあったといっても過言ではない。わが町の港とともに生きていくことを決意したハン

ブルクには、単なる物流拠点としか映らない施設に多額の投資を行うことなど考えられなかったであろう。

ヤーデヴェーザーポートの建設には、連邦・ブレーメン州・ニーダーザクセン州・ヴィルヘルムスハーフェン市ならびにオイロゲートと APM ターミナルズ・インターナショナルの2つの企業がかかわっている。港湾都市ブレーメンにとって、インフラ整備と上物の建設に多額の出資をしたにもかかわらず、港湾用地の所有権を持たず、期限付きの経営権のみを所有することになった第2の外港がヤーデヴェーザーポートである。しかし、そのこと自体はブレーメン州にとって問題ではない。1939年のドイツ第三帝国による行政改革の際に、購入したブレーマーハーフェンの港湾用地の所有権を奪われ、管理・運営・経営を含む主権のみが与えられ、第2次大戦終了後の1946年までこの状態が続いていたからである。この期間にブレーメン市は港の所有権には必ずしも拘る必要がないことを経験から学んだからである。

以上のことを総合して港湾都市ブレーメンから導き出された、港湾都市の定義の精緻化について言及してみたい。梶は、港湾都市を以下のように定義している<sup>20</sup>。

港湾都市とは、港湾を有し、港湾が都市経済を支える支柱になっており、かつ、都市社会の形成に大きな影響を与えているような都市をいう。しかし、内外の港湾都市と呼ばれているものには、港湾と直接には関連の薄い他の機能や性格を合わせ持つ場合が少なくない。

この定義に準拠するなら、ハンブルクは港湾都市である。ブレーメン市はどうだろう。ブレーメン港は衰退の一途をたどっているが、60 km離れたヴェーザー川の河口部に外港ブレーマーハーフェンをもつ。港湾用地も上物の設備もブレーメン市が所有する。しかし、ここではブレーメン市は港湾経営だけを行っている。港の背後地はすべてブレーマーハーフェン市に属するが、景観的にはまさしく港湾都市である。ブレーメン州全体として考えれば、港湾都市州といえなくもない。

しかし、第2の外港ヤーデヴェーザーポートは、物流拠点の経営をブレーメンの市営企業 BLG の子会社が民間企業と共同して行っている。港湾用地の所有権はもたず、期限付きの経営権だけを有する。ブレーメンは、市内に港湾を有するか否かではなく、市営の港湾総合物流業が、どこの港であれ、有望なターミナルの運営と経営に携わっているとしたら、それは港湾都市であると表明している。

本稿の大要は、2009年3月、帝京大学で開催された日本地理学会春季学術大会ならびに2012年10月、神戸大学で開催された日本地理学会秋季地理学会において発表した

注

1. 自由ハンザ都市ブレーメンの歴史に関する文献は数多い。本論文を執筆するにあたって最も役立ったものを以下に挙げる。  
Marten Barfuß, K. und Müller, H. und Tilgner, D. (Hg) *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005*, Edition Temmen, 2008, pp. 611
2. ブレーマーハーフェンの歴史に関する文献も数多い。ブレーメンの都市史と併用して使うと理解しやすい。本論文を執筆するに際して最も依拠したものを以下に挙げる。  
Gabcke, H. *Bremerhaven in zwei Jahrhunderten 1948-1991*, NWD-Verlag, 1995, pp. 224
3. Simonsen, H. *Mit dem JadeWeserPort die Zukunft gewinnen*, Centrum Cartographie Verlag, 2001, pp. 37-46
4. 前掲書3 pp. 207
5. Verlag Roder, H. (Hg) *Bremen Handelsstadt am Fluß*, H. M. Hauschild, 1995, pp. 299-374
6. Benschmidt, A. und Kube, A. *Bremerhaven und Umgebung 1827-1927*, Ditzgen Druck und Verlag, 1993, pp. 16-20
7. 前掲書6 pp. 25-29
8. 前掲書2 p. 142
9. BAW Institut für regionale Wirtschaftsforschung, *Hafenareale als urbane Investitionsstandorte*, Regioverlag, 2005, pp. 105-114
10. Kaack, U. und Kurze, P. *Industrie in Bremen*, Wartberg Verlag, 2011, pp. 48-56
11. Schlottau, K. und Tilgner, D. (HG) *Der Bremer Überseehafen*, Edition Temmen, 2005, pp. 148-161
12. 前掲書11 pp. 34-35
13. Jürgenhake, U. und Schulte, H. und Simon, K. und Vormann, W. *Personal als Standortvorteil*, Verlag der Sozial Innovation, 2011, pp. 125-131
14. 前掲書9 pp. 105-114
15. 前掲書1 pp. 252-253
16. 生井澤幸子, 「ハンブルク港の再開発— Speicherstadt から HafenCity へ—」, 『川村学園女子大学研究紀要』, 第27巻第1号, 2016, pp. 1-14
17. 前掲書3 p. 25
18. JadeWeserPortの公式ウェブサイト (最終確認2016年10月16日)  
<http://www.jadeweserport.de/>
19. ハンブルク港の公式ウェブサイト (最終確認2016年10月16日)  
<https://www.hafen-hamburg.de/>
20. 執筆担当者ならびに参考文献が明示されている地理学事典を挙げる。  
日本地誌研究所, 『地理学事典改訂版』, 二宮書店, 1989, p. 219



参考文献

1. 生井澤幸子, 「ハンブルク港の再開発— Speicherstadt から Hafencity へ—」, 『川村学園女子大学研究紀要』, 第27巻第1号, 2016, pp. 1-14
2. BAW Institut für regionale Wirtschaftsforschung, *Hafenareale als urbane Investitionsstandorte*, Regioverlag, 2005, pp. 105-114
3. Benschmidt, A. und Kube, A. *Bremerhaven und Umgebung 1827-1927*, Ditzten Druck und Verlag, 1993, pp. 16-20
4. Elmshäuser, K. *Geschichte Bremens*, Verlag C. H. Beck, 2007, pp. 128
5. Gabcke, H. *Bremerhaven in zwei Jahrhunderten 1948-1991*, NWD-Verlag, 1995, pp. 224
6. Jürgenhake, U. und Schulte, H. und Simon, K. und Vormann, W. *Personal als Standortvorteil*, Verlag der Sozial Innovation, 2011, pp. 125-131
7. Kaack, U. und Kurze, P. *Industrie in Bremen*, Wartberg Verlag, 2011, pp. 48-56
8. Kiedel, S. *Bremerhaven*, Edition Temmen, 1999, pp. 169
9. Marten Barfuß, K. und Müller, H. und Tilgner, D. (Hg) *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005*, Edition Temmen, 2008, pp. 611
10. Verlag Roder, H. (Hg) *Bremen Handelsstadt am Fluß*, H. M. Hauschild, 1995, pp. 299-374
11. Schlottau, K. und Tilgner, D. (HG) *Der Bremer Überseehafen*, Edition Temmen, 2005, pp. 148-161
12. Schwarzwälder, H. *Bremer Geschichte*, Johann Heinrich Döll Verlag, 1993, pp. 280
13. Simonsen, H. *Mit dem JadeWeserPort die Zukunft gewinnen*, Centrum Cartographie Verlag, 2001, pp. 37-46